

第57回（令和5年度第3回）

静岡市都市計画審議会 議事録

会長 小泉 祐一郎

委員 佐野 浩聡

日 時：令和6年1月31日（水）  
10時00分～12時05分

会 場：静岡市役所本館3階 第1委員会室

## 第57回（令和5年度第3回） 静岡市都市計画審議会議事録

### 1 日 時

令和6年1月31日（水） 10時00分から12時05分

### 2 場 所

静岡市役所静岡庁舎本館 3階 第1委員会室

### 3 出席者

#### （委員）

片山幸久、中村英夫、大石信之、小泉祐一郎、松下友幸、永田喜雅、小幡剛弘、佐野浩聡、村岡一男、小林道生、中村満、関本三枝子、鈴木栄津、小山悟、長島強、福地健、佐藤寿延（代理 柳野和也）、金子正志（代理 野田敏幸）、勝又泰宏（代理 戸栗一泰）、加藤悟（代理 杉本信行）  
以上20名

#### （事務局及び説明者）

杉山局次長兼都市計画部長、松南都市計画課長、武田参与兼道路計画課長、今川海洋文化都市政策課長補佐兼総務・企画係長、鈴木主幹兼土地利用計画係長（都市計画課）、都市計画課担当者、道路計画課担当者

### 4 欠席者

0名

### 5 傍聴者

1名

### 6 議 題

#### 第1号議案

静岡都市計画道路の変更 3・3・6号 嶺神明伊佐布線（静岡市決定）

#### 第2号議案

静岡都市計画道路の変更 3・5・116号 蛭沢通線（静岡市決定）

#### 第3号議案

静岡都市計画市場の変更 1号 清水魚卸売市場（静岡市決定）

#### 第4号議案

静岡都市計画地区計画の決定 丸子赤目ヶ谷地区計画（静岡市決定）

### 7 意見聴取

・静岡市立地適正化計画の改定について

[開会]

<事務局>

(挨拶)

<杉山都市局次長兼都市計画部長>

(挨拶)

<事務局>

(関係職員の紹介)

(資料の確認)

(4名の方の代理出席の紹介)

[審議開始]

<事務局>

それでは、ここからは議題の審議になりますので、静岡市都市計画審議会条例第6条第4項の規定により、小泉会長が会議の議長となり進行をお願いいたします。

小泉会長、よろしくお願いいたします。

<小泉 祐一郎会長>

よろしくお願いいたします。

それでは、議案審議に入ります。

本日の出席状況ですが、行政機関の代理の方4名を含めまして、出欠者20名中20名です。

半数以上の出席がありますことから、静岡市都市計画審議会条例第7条第2項の規定により、本日の審議会が成立していることを報告します。

次に、静岡市都市計画審議会運営規定第7条第1項の規定により、議事録の署名人を指名いたします。

議事録署名人は、佐野委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(佐野委員・了承)

それでは、よろしくお願いいたします。

本日は、審議案件が4件、意見聴取案件が1件ございます。

円滑な議事進行に努めますので、委員の皆様におかれましては、ご協力をお願いします。

それでは、事務局から説明をお願いします。

[第1号議案の説明]

<松南都市計画課長>

都市計画課の松南です。よろしくお願いいたします。それでは、第1号議案「都市計画道路嶺神明伊佐布線の変更」について、ご説明いたします。お手元に第1号議案の議

案書と説明資料をご用意ください。前面のスクリーンにも「説明資料」と同じ内容の画面を映しますので合わせてご覧ください。なお、資料のページ番号は、各資料の下段中央に付番しています。本案件の決定権者は静岡市で、静岡県の協議を要する案件となります。

まずはじめに、都市計画道路の概要についてご説明いたします。説明資料1ページ下段をご覧ください。「都市計画道路」は、都市計画法に基づく都市施設の一つで、都市計画に、道路の種別、名称、位置、幅員、車線数、構造を定めたものです。資料に記載のとおり、都市計画道路は「交通機能」「空間機能」「市街地形成機能」の3つの機能を有しており、都市の骨格を形成する、道路ネットワークを構築する事を目的に都市計画に定めています。

次に、本市の都市計画道路の現状について説明します。説明資料2ページ上段をご覧ください。こちらは都市計画道路の路線図になります。黒の実線が整備済み区間。緑の破線が現在事業中の区間。赤の実線が未整備区間となっています。全体で132路線、延長約363kmあり、そのうち、整備済が約288km、未整備が約75kmとなっており、全体の約21%が未整備となっています。

説明資料2ページ下段をご覧ください。未整備区間(約75km)の状況について、右側の円グラフをご覧ください。未整備区間74.91kmのうち、決定から50年を経過する長期未着手路線が49.74kmで、約66%となっています。

説明資料3ページ上段をご覧ください。この未整備となっている都市計画道路の多くは、戦後の復興期から高度成長期にかけて、都市計画決定されているため、人口や交通量の増加、市街地の拡大を前提とした考えのもとに決定されています。しかしながら、現在は、人口減少・少子高齢化や交通量の減少予測、市街地のコンパクト化など、社会経済状況に変化が生じ、都市計画道路の必要性や役割などに変化が生じているため、将来予測に基づいた見直しが必要となっています。本市では、見直しを過去2回実施しており、各路線の「必要性」「実現性」「代替性」「交通需要」を評価し、変更や廃止の手続きを実施してきました。見直しの概要は、資料のとおりです。今後は第5回パーソントリップ調査等の結果を基に、第3回目の見直しを予定しています。以上が本市の都市計画道路の現状になります。

説明資料の3ページ下段をご覧ください。続いて、嶺神明伊佐布線の変更について、説明をします。赤色の矢印で着色している箇所が嶺神明伊佐布線で、第二東名自動車道、東名高速道路及び国道一号バイパス線の三つの主要幹線道路と、国際拠点港である清水港を結び、道路ネットワークの南北軸となる道路となっております。詳細はのちほど説明しますが、変更内容は①から③に示す通りです。

説明資料の4ページ上段をご覧ください。この図は、「都市計画マスタープラン」における、目指す将来都市像である「集約連携型都市構造図」の一部です。本路線は、青い破線で囲った「産業拠点」となっている清水港周辺に隣接し、紫の矢印で示した、物流・交通の活性化に資する「産業軸」としてマスタープランに位置づけられています。

説明資料4ページ下段をご覧ください。変更区間の整備は、平成5年から整備着手しており、令和4年度に全線供用開始となっています。今回の都市計画の変更は、道路整備後の変更ですが、道路の都市計画決定範囲にかかる、建築制限の解除が必要となること、上位計画に「産業軸」として定められており、都市計画重要な路線であること、また見直し項目である、「必要性」「交通需要」にも該当することから、都市計画の変更を行うものです。

説明資料5ページ上段をご覧ください。議案書は、2ページです。本路線の都市計画

変更の理由ですが、自動車専用道路の開通や清水港の物流拠点整備により増加傾向にある広域交通に対処し、交通の安全かつ円滑な通行を確保するため、本案のとおり変更します。

説明資料5ページ下段をご覧ください。議案書は、3ページです。本案件は、幅員・線形及び静岡都市計画道路3・1・1号国道一号バイパス線との交差点隅切り及び交差方法について、本案のとおり変更するものです。

説明資料6ページ上段をご覧ください。本路線の都市計画決定の経緯についてご説明します。本路線の都市計画決定は昭和36年です。当初は、都市計画道路清水興津線（袖師臨港道路）から国道一号バイパス線までの約1,380mの区間を、「嶺神明線」として決定しました。その後、昭和42年に幅員変更、昭和52年に鉄道との交差点の構造形式の変更を経て、平成3年に、第二東名自動車道へのアクセスを目的として終点を北へ延伸し、総延長が約4,560mとなり、名称も「嶺神明伊佐布線」へ変更しています。

説明資料6ページ下段をご覧ください。議案書は、5ページです。本路線は、始点が「静岡市清水区袖師町字外浜」、終点が「静岡市清水区伊佐布字向川原」となっており。総延長は約4,560mです。このうち都市計画の変更区間は赤線で示した約2,920mになります。変更内容は、①線形の変更②幅員の変更③交差点隅切りの変更です。

説明資料7ページ上段をご覧ください。議案書は、6ページです。こちらの図に各変更区間を示しています。①の法面保護の範囲を拡大・縮小し、線形を変更する区間が約820m②の道路の幅員を25mから27mに変更する区間が約2,610m③の交差点隅切りを変更する箇所が一箇所。詳細は次のページから説明します。

説明資料7ページ下段をご覧ください。①の線形変更について説明します。工事施工に先立ち、詳細な調査や設計を行った結果、現地の地質や傾斜等の状況に応じて、山の法面の保護方法や、施工範囲が変更となったため、線形を変更します。図の青い線が変更前の都市計画決定の区域、赤い線が変更後の区域となります。なお、灰色で示す車道・歩道の範囲に変更はありません。

説明資料8ページ上段をご覧ください。②の幅員変更について説明します。25mとなっていた道路区間の一部を、道路幅員27mに変更します。図の道路構成のように中央分離帯部分が、2mから4mに拡幅しました。

説明資料8ページ下段をご覧ください。変更前は白の実線と破線で示す形となっていました。地元警察と協議をした結果、交差点に右折帯及び隅切りが追加され、車両の蛇行を防ぎ、走行の安全性を確保するため、赤線で示す通り、幅員を27mに変更します。

説明資料9ページ上段をご覧ください。③の交差点隅切りの変更について説明します。当路線は、都市計画道路国道一号バイパス線との交差点となっており、平成20年に、国道一号バイパス線の地表式から嵩上げ式に変更となった際、計画していた歩道橋を廃止し、図の黄色部分の用地を縮小しました。

説明資料9ページ下段をご覧ください。議案書は、4ページです。変更概要書の、変更箇所を赤枠で示しています。代表幅員を25mから27mに変更。線形の変更と、交差点隅切りの変更は、概要書に影響がないので、記載はありません。また説明にはありませんでしたが、車線数の表示、一部道路幅員の変更、国道一号バイパス線との交差方法の変更を反映しています。

説明資料10ページ上段をご覧ください。「都市計画の手続」について、説明します。都市計画法第16条第1項、及び静岡市都市計画公聴会規則第3条第1項に基づき、

令和5年9月8日から22日までの2週間、原案の縦覧及び公述の申し出の受付を行いました。縦覧者及び公聴会における公述の申し出はありませんでした。このため、公聴会は中止しました。また、都市計画法第17条第1項の規定に基づき、令和5年12月12日から12月26日までの2週間、都市計画の案の縦覧、及び意見書の受付を行いました。こちらも縦覧者は無く、意見書の提出もありませんでした。「今後の予定」ですが、本日の都市計画審議会の議を経たのちに、静岡県との法定協議を行い、その後、令和6年4月には、都市計画法第20条第1項の規定に基づき、都市計画変更の告示を予定しております。

以上、第1号議案都市計画道路嶺神明伊佐布線の変更についての説明を終わります。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

### 〔第1号議案の質疑応答〕

<小泉 祐一郎会長>

ご説明ありがとうございました。

ただいまのご説明について、質問、ご意見等ありましたらお願いします。

質問・意見等なし

それでは、採決を行いたいと思います。賛成の方は挙手をお願いいたします。

( 挙 手 )

全員賛成ということでございますので、よって第1号議案につきましては、原案のとおり決定いたしました。

続いて、第2号議案「静岡都市計画道路の変更3・5・116号蛭沢通線」についての審議を行います。事務局から説明をお願いします。

### 〔第2号議案の説明〕

<松南都市計画課長>

説明資料1ページ上段をご覧ください。それでは、第2号議案「都市計画道路蛭沢通線の変更」について説明します。説明資料と併せて、第2号議案の議案書をご用意ください。本案件の決定権者は静岡市で、静岡県の協議を要する案件となります。

説明資料1ページ下段をご覧ください。「静岡市都市計画マスタープラン」における、清水区蒲原地区の位置づけについて説明します。この図は、清水区蒲原地区の「区域構想図」です。緑色の破線で示す地域は、歴史ある地域資源を活かし、歴史的景観の保全を推進する地区です。また、当路線の東に位置し、紫色の破線で囲われる旧蒲原宿を中心とするエリアは、地域生活の中心地が形成され、旧宿場町の歴史的背景等を踏えた「暮らしの拠点」として位置づけています。

説明資料2ページ上段をご覧ください。蛭沢通線を、図の赤線で示しています。清水区蒲原の中部地区である蒲原小金地区、JR蒲原駅と新蒲原駅のほぼ中間に位置し、地区の南北を結ぶ路線です。この都市計画道路は、蒲原地区の南北の骨格を形成するとともに、都市計画マスタープランでは、「暮らしの拠点」に位置付け、良好な住環

境の確保に向けた取組みを行っています。

説明資料2ページ下段をご覧ください。次に、参考とはなりますが、事業計画上の整理です。当路線の整備計画は、平成17年1月の旧静岡市と旧蒲原町による「静岡市・蒲原町合併建設計画」にまで遡ります。合併前の旧蒲原町では、国道1号バイパスや県道富士由比線などの東西交通の充実に対し、地区内の南北交通の不足が課題となっており、これを将来的に解消していくため、当路線を生活道路かつ災害時における緊急車両の輸送経路の確保として整備する旨の計画としておりました。令和5年4月に策定した「第3次静岡市のみちづくり」道路整備プログラムにて、蒲原地区の道路ネットワークの強化や利用者が安心して通行できるよう安全な道路空間をつくることを目的として、路線の整備を位置づけています。

説明資料3ページ上段をご覧ください。都市計画決定の経緯について、説明します。当路線は、旧蒲原町の中部地区の南北交通を担う総延長約390m（代表幅員18m）の幹線街路として、昭和37年に都市計画決定しています。その後、旧蒲原町では、都市構造の変化により、昭和46年に東西の広域交通を担う国道1号富士由比バイパスが開通、同年に富士由比バイパスと「新蒲原駅」を南北に結ぶ路線として、東小学校駅前線を都市計画決定しました。平成18年には、旧蒲原町の東西の軸である都市計画道路山手線の見直しによる付替えに伴い、当路線の起点の位置を、現在の県道富士由比線との交差点に変更しています。また、合併後の平成24年には、都市計画道路の見直しにより終点部約60mの部分廃止を行い、現在に至ります。

説明資料3ページ下段をご覧ください。議案書は、2ページです。都市計画変更の理由ですが、静岡都市計画道路蛭沢通線について、清水区蒲原地区の南北軸を担う機能を確保する街路として、位置、幅員及び名称を本案のとおり変更するものです。

説明資料4ページ上段をご覧ください。議案書は、3ページです。変更理由の、ポイントを黄色で記載しています。清水区蒲原地区における南北の骨格を担う本路線について、将来的な交通量を鑑み、当地区の円滑な交通に必要な機能を確保するため、本路線の位置及び幅員を本案のとおり変更するものです。

説明資料4ページ下段をご覧ください。本路線の変更内容を示した図です。先ほどご説明させていただいたとおり、蒲原地区は国道1号バイパスや県道富士由比線などの東西交通の充実に対し、地区内の南北交通の不足が課題となっておりました。そのため、蒲原地区における暮らしの拠点として南北の骨格を形成する本路線の事業実施に向け、地元や関係機関と協議・調整を図ってきました。併せて本路線の将来交通量の推計を行い、現在の道路構造基準に従い構造を検討しました。その結果、一般部の幅員を18mから13mに、踏切部の幅員を、6mから15mに変更します。また、起点側の県道富士由比線と終点側の(都)神沢白銀線の交差点部に、隅切りを設置します。なお、車線数は、従前の計画どおり2車線（片側1車線）で変更はありません。

説明資料5ページ上段をご覧ください。議案書は、7ページです。本路線の標準横断面図です。左の図は標準部、右の図は踏切部となります。踏切部については、踏切の遮断機を含むため、鉄道管理者と協議した結果、路上施設帯が標準部より左右に1mずつ広がります。

説明資料5ページ下段をご覧ください。議案書は、4ページです。変更概要について、説明します。説明資料のうち赤で囲っている代表幅員について、18mから13mに変更します。また、代表幅員の変更に伴い都市計画道路の名称番号を構成する道路の規模の番号が変更となるため、名称を3・5・116号蛭沢通線に改めます。

説明資料6ページ上段をご覧ください。最後に、「都市計画の手続」について、説

明します。(都市計画法第16条第1項、及び静岡市都市計画公聴会規則第3条第1項に基づき、)令和5年9月8日から22日までの2週間、原案の縦覧及び公述の申し出の受付を行いました。縦覧者及び公聴会における公述の申し出はありませんでした。このため、公聴会は中止しました。また、(都市計画法第17条第1項の規定に基づき、)令和5年12月12日から12月26日までの2週間、都市計画の案の縦覧、及び意見書の受付を行いました。縦覧者は無く、意見書の提出もありませんでした。「今後の予定」ですが、本日の都市計画審議会の議を経たのちに、静岡県との法定協議を行い、その後、令和6年4月には、都市計画法第20条第1項の規定に基づき、都市計画変更の告示を予定しております。

静岡都市計画道路 蛭沢通線の変更についての説明は以上となりますが、参考に、今回の変更に伴う、道路整備事業のスケジュールを説明します。説明資料6ページ下段をご覧ください。令和6年から用地測量を実施し、令和7年から物件調査を行う予定です。その後、工事に着手します。以上、第2号議案 都市計画道路蛭沢通線の変更についての説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

#### 〔第2号議案の質疑応答〕

<小泉 祐一郎会長>

ご説明ありがとうございました。

ただいまのご説明について、質問、ご意見等ありましたらお願いします。

<中村 英夫委員>

日本大学理工学部の中村です。変更内容にある位置図をみると、山手線から県道をはさんで、変更する道路につながってくると思うが、山手線と少しセンターがずれているようにみえます。この辺りのセンター部分は実際どうなっているのでしょうか。

<武田参与兼都市計画道路課長>

蛭沢通線のセンターは、現況の山手線のセンターに合わせてございます。

<中村 英夫委員>

ということは、山手線自体は、現況よりも今後西側に広がるような計画、区域になっているけども、今回の計画変更の中では現況のセンターと合わせて線形を設定したと、そういうことでしょうか。

<武田参与兼都市計画道路課長>

山手線の拡幅というのは、検討していないが、山手線の方の西側の車線を現在封鎖してございます。

<中村 英夫委員>

わかりました。いずれにしても、交差点部は安全に通行できるように警察と協議していると思うが、その辺りをしっかりと対策をとっていただければと思います。

<小泉 祐一郎会長>

JRの踏切は、JRとの協議が、なかなか難しく時間もかかると思うが、踏切の部分のJRとの協議は、ほぼ終わっていることが前提でよかったのでしょうか。



<武田参与兼道路計画課長>

この地区においては、踏切路について、地域の課題として皆さん非常に考えられているので、連合自治会長はじめ、地域の皆さん、鉄道事業者、市で協議調整をしていて、今回の道路についても、概ね協議は整っております。

<小泉 祐一郎会長>

ありがとうございます。それでは、他に質問等ございますか。  
よろしいですかね。それでは、採決を行いたいと思います。賛成の方は挙手をお願いいたします。

( 挙 手 )

全員賛成ということでございますので、よって第2号議案につきましては、原案のとおり決定いたしました。

つづいて、第3号議案「第3号議案静岡都市計画市場1号清水魚卸売市場の変更」についての審議を行います。事務局から説明をお願いします。

### 〔第3号議案の説明〕

<松南都市計画課長>

第3号議案静岡都市計画市場1号清水魚卸売市場の変更について説明いたします。説明資料1ページ上段をご覧ください。説明資料と併せて、第3号議案の議案書をご用意ください。本案件の決定権者は静岡市で、静岡県の協議を要する案件となります。

説明資料1ページ下段をご覧ください。はじめに、都市計画市場の概要をご説明します。「都市計画市場」とは、都市計画法第11条に基づく都市施設のうち市民生活への供給の役割を持つ施設として、施設の名称、位置、区域及び面積を都市計画に定めます。都市計画市場は、市民の日々の生活に欠くことのできない水産物・青果物・食肉などの生鮮食品等を毎日又は定期的に卸売取引をするための施設であり、公正かつ迅速な取引を確保し、生鮮食品等の円滑な供給と消費生活の安定を図るために必要な施設です。このことから、当該施設を都市計画に定めています。説明資料2ページ上段をご覧ください。議案書は、5ページです。次に、市場の概要について説明します。市場は、図上の赤色で示す箇所、JR清水駅東口及び清水港の江尻1号岸壁沿いに位置し、早朝に地魚、冷凍マグロのセリを行う卸売場を備えた地方卸売市場であり、仲買人が消費者へ水産品等を提供し、多くの観光客を集める「河岸の市」も備えています。また、本卸売市場は、幕末に巴川港橋付近に開設された「清水魚市場」を発祥とし、その後、昭和47年に現在の場所に移転し、現在は、清水魚株式会社が、卸売市場法に基づく市場開設者として認定を受け運営している、民間施設です。

説明資料3ページ上段をご覧ください。清水港周辺のまちづくりに関する計画として、「清水みなとまちづくりグランドデザイン」があります。このグランドデザインは、2019年7月に静岡県・静岡市・港湾企業・金融機関・鉄道会社で構成する「清水みなとまちづくり公民連携協議会」により、概ね20年後の清水港周辺のあるべき姿を計画したものです。この計画において、市場の位置は「清水駅東口・江尻地区」に含まれ、「江尻港水際の回遊動線と市民空間整備」に向けた、施設の更新や活用が望まれ

ています。説明資料3ページ下段をご覧ください。都市計画決定の経緯について、説明します。市場は、従前の魚市場が袖師臨港道路の整備に伴い、移転を余儀なくされ、昭和47年3月に現在の建物の位置に都市計画決定しています。その後、静岡市と蒲原町の合併による都市計画区域の再編（静清広域都市計画と庵原広域都市計画の再編）に伴い、平成18年2月に名称を、静清広域都市計画市場から静岡都市計画市場に変更しています。

説明資料4ページ上段をご覧ください。議案書は、2ページになります。都市計画変更の理由ですが、清水魚卸売市場について、繁忙期の周辺道路への交通渋滞や老朽化した仲卸施設の更新などの課題解消に向けた市場機能の向上と施設の再整備に伴い、施設の区域について、本案のとおり変更するものです。

説明資料4ページ下段をご覧ください。議案書は、3ページになります。変更理由の、ポイントは黄色で記載しています。繁忙期における周辺道路での慢性的な交通渋滞の発生をはじめ、多くの来訪者で賑わう仲卸施設や市場を運営する本社事務所等の老朽化など、数々の課題が生じています。これら課題解決に向け、更なる市場機能の向上と施設の再整備を進めるため、卸売市場の区域等について、本案のとおり変更します。

説明資料5ページ上段をご覧ください。変更内容を説明します。左の図は市場の計画図、右の図は施設配置計画図です。左の図の黄色と赤色の斜線で示す範囲は変更前の市場区域、赤枠で囲った範囲が変更後の市場区域です。当該施設は、移転前も市場としての機能があったことから、当初は、主に水産物を捌くために必要な区域を都市計画に決めました。そのため、市場区域は概ね既存の建物となっています。しかし、当市場を含むエリアは、現在、市計画マスタープランにおいて「産業拠点」及び「観光交流文化拠点」としての役割を併せ持ち、更に港湾計画上の「漁港区」として、産業機能及び交流・レクリエーション機能の集積を図るとしています。それにより、変更後市場区域は、右の図にあるように、多様な機能を満たす市場関連の駐車場や飲食店舗等も含める範囲とします。

説明資料5ページ下段をご覧ください。この図は、清水駅方面から見た本市場の完成イメージ図となります。

説明資料6ページ上段をご覧ください。この図は、本市場の新仲卸施設2階デッキ部の完成イメージ図となります。

説明資料6ページ下段をご覧ください。市場の施設の配置計画図です。新仲卸施設及び立体駐車場再整備により新設します。新仲卸施設についてご説明します。新仲卸施設は、現在、駐車場として使用している場所に新設します。既存のペDESTリアンデッキと接続することで、清水駅からのスムーズな動線を確保します。また、今後、予定されている新フェリー乗り場との繋がりも考慮し、市場区域内の北側に配置します。

次に、立体駐車場について説明します。老朽化した旧仲卸施設や本社事務所等を取り壊し、立体駐車場を新設します。現在、一般車両が駐車可能な台数は170台程度ですが、再整備後は250台収容可能となり、周辺道路の渋滞を軽減します。また、立体駐車場とし、津波避難対策を図ります。続いて、施設内の動線についてご説明します。バス、一般車、業者車両の動線を一方通行とし、各々の車両が混在することなく移動することが可能となり、一般車の待機時間の減少を図ります。

説明資料7ページ上段をご覧ください。議案書は、4ページです。変更概要について、説明します。赤枠をご覧ください。面積を、約5,789㎡から約11,200㎡に変更し

ます。

説明資料7ページ下段をご覧ください。「都市計画の手続」を説明します。都市計画法第16条第1項、及び静岡市都市計画公聴会規則第3条第1項に基づき、令和5年9月8日から22日までの2週間、原案の縦覧及び公述の申し出の受付を行いました。縦覧者及び公聴会における公述の申し出はありませんでした。このため、公聴会は中止しました。また、都市計画法第17条第1項の規定に基づき、令和5年12月12日から12月26日までの2週間、都市計画の案の縦覧、及び意見書の受付を行いました。こちらも縦覧者は無く、意見書の提出もありませんでした。「今後の予定」ですが、本日の都市計画審議会の議を経たのちに、静岡県との法定協議を行い、その後、令和6年4月には、都市計画法第20条第1項の規定に基づき、都市計画変更の告示を予定しています。

静岡都市計画市場1号清水魚卸売市場の変更についての説明は以上となりますが、参考に、今回の変更に伴う、新市場整備事業のスケジュールを説明します。説明資料8ページ上段をご覧ください。令和6年に新仲卸施設建設工事、令和7年に旧仲卸施設の解体工事、令和8年に立体駐車場建設工事を実施する予定です。以上、第3号議案静岡都市計画市場1号清水魚卸売市場の変更についての説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

#### 〔第3号議案の質疑応答〕

<小泉 祐一郎会長>

ご説明ありがとうございました。

ただいまのご説明について、質問、ご意見等ありましたらお願いします。

<長島 強委員>

静岡市議会議員の長島です。立体駐車場の説明で、現在、収容170台のところ、今回の整備で250台という整備をすることだが、現在も慢性的な渋滞がある中、80台増える程度で、駐車場や周辺道路の混雑解消になるのか？また、250台とした根拠があれば教えてください。

<今川海洋文化都市政策課長補佐兼総務・企画係長>

今回の建替えを行う業者と関係協議をしていた中で、現在約200台弱の駐車場があるというところで、土日等中心に、ピークの昼前後に交差点近くまで車が連なったり、ゴールドウィーク期間中など特殊な期間等については更に混雑したりという現状だが、概ね、通常の土日、どれくらい敷地外に車が延びているかを確認するとだいたい30から40台程度ということで、その車を収める意味で、立体駐車場の収容台数を、事業者の方で決定しました。また、引き込み導線を工夫して、敷地内で効率が落ちているところを解消し、効果を高めることとしているということです。

<中村 満委員>

今現在使われている駐車場を作り直すことは分かったが、観光バスも入り込む分は確保されているのか。

<今川海洋文化都市政策課長補佐兼総務・企画係長>

図面のとおり、立体駐車場のほかに、平置きで約13台程度のバス駐車場を確保し

ています。進入導線も、自家用車とバスで異なる形で計画しています。

<中村 英夫委員>

今回、能登半島地震で津波被害もあった中ですが、今回、市場を拡張して再整備されるとのことですが、このあたりの防災・減災対策についてどのようにお考えであるか教えてください。

<今川海洋文化都市政策課長補佐兼総務・企画係長>

現状は、平屋の建物のため、震災等の際の避難場所は、臨港道路を跨いだ先の公共施設である清水テルサに逃げるということで現行、聞いておりますが、今回の施設、新しい仲卸施設については、2階建ての予定ですが、そのうち半分はオープン（屋上）になっており、避難場所として使えます。約900㎡ほどの予定とのこと。また、土地の底上げも今回港湾管理者の方で、土地も底上げしまして、1階の階高が5メートルほどになります。津波避難の基準水位が3メートルの指定となっている地区ですが、概ね、屋上広場は7メートル程度の高さになる予定です。また立体駐車場も、3メートルを超える形で、まだ詳細決まっていますが、避難場所となるよう計画していると聞いています。

<村岡 一男委員（意見）>

清水港利用促進協会の村岡です。清水みなとまちづくりグランドデザインに沿って、この市場がとりわけ清水港の賑わい創出に非常に資するものになるのではないかと、いうところで賛成の意見です。

<杉本 信行委員代理>

静岡県警察本部の杉本です。駐車場の導線ですが、一般車、オレンジの点線かと思いますが、公安道路から左折で入って立体駐車場へ入る、出るときはバスの駐車場を通過して右折して交差点を出る、という導線でよかったですでしょうか？また、二輪車の駐車スペースはどのように考えているか。

<今川海洋文化都市政策課長補佐兼総務・企画係長>

立体駐車場を利用する自家用車については、ご指摘のとおり、図面のとおり導線となります。臨港道路側道を南進して進入し、出る箇所についてはバスと重なるところもあるが、左側のレーンで出ていくことになっております。二輪車等については、乗用車と同じ導線から入り、奥の方に立体駐車場の北側に二輪のバイク等の置き場を設けております。

<小泉 祐一郎会長>

それでは、他に質問等ございますか。

よろしいですかね。それでは、採決を行いたいと思います。賛成の方は挙手をお願いいたします。

（ 挙 手 ）

全員賛成ということでございますので、よって第3号議案につきましては、原案のとおり決定いたしました。

<休憩>

<小泉 祐一郎会長>

それでは引き続き、第4号議案「静岡都市計画地区計画の決定 丸子赤目ヶ谷地区計画」についての審議を行います。事務局から説明をお願いします。

#### 〔第4号議案の説明〕

<松南都市計画課長>

都市計画課の松南です。よろしく申し上げます。それでは、第4号議案静岡都市計画地区計画の決定丸子赤目ヶ谷地区計画について、説明いたします。お手元に第4号議案の「議案書」と「説明資料」をご用意ください。前面のスクリーンにも「説明資料」と同じ内容の画面を映していますので合わせてご覧ください。なお、資料のページ番号は、各資料の下段中央に付番しております。本案件の決定権者は静岡市で、静岡県の協議を要する案件となります。

説明資料1ページ下段をご覧ください。はじめに、丸子赤目ヶ谷地区の概要について説明します。現況ですが、駿河区 丸子 字赤目ヶ谷 地区は、市街化調整区域となっており、現在、林地開発許可を受けて、岩石の採取事業が行われています。計画内容は、この岩石採取事業の区域のうち、部分的に事業が完了した区域を、宅地造成に係る開発許可を受けて、工業・物流を中心とした新たな産業用地の創出を図るものになります。開発手法は、5haを超える大規模開発となるため、都市計画法第34条第10号による、地区計画に定められた内容に適合する開発行爲として、計画的な開発を誘導するため、丸子赤目ヶ谷地区計画を決定するものになります。

説明資料2ページ上段をご覧ください。地区計画の制度の概要を説明します。地区計画とは、それぞれの地域の特性にふさわしい良好な環境の形成や保持のため、建築物の用途、高さ、色彩などについて定めることが出来る地区独自のルールとなります。

説明資料2ページ下段をご覧ください。今回地区計画を決定する区域は、市街化調整区域のため、用途地域や高度地区が定められている市街地における一般的な地区計画とは異なり、黄色の四角で囲ってある内容のとおり、開発事業が行われる、又は行われた土地の区域や、造成が無秩序に行われるおそれがある区域、良好な居住環境等が形成されている区域に用いられるものになります。市街化調整区域は、市街化の抑制のため開発を前提としない区域となっているため、地区計画を決定する際には、一定の方針に基づいたルールづくりが必要となります。本市では、令和元年10月に「静岡市市街化調整区域における地区計画適用についての基本的な方針」を策定し、市街化調整区域で地区計画を決定する際には、この方針に即すものとしています。

説明資料3ページ上段をご覧ください。本市の「市街化調整区域における地区計画適用についての基本方針」を説明します。基本方針では、市街化調整区域において、計画的かつ適切な土地利用を図るため、地区計画を適用する対象エリアや、運用の考え方を明確にしています。

説明資料3ページ下段をご覧ください。先ほどの基本方針の詳細となりますが、本市では、市街化調整区域において地区計画の適用を認める対象エリアを、①産業系土地利用誘導エリア②観光資源活用エリア③地域まちづくり推進エリアの3種類で定

めております。本議案に係る丸子赤目ヶ谷地区計画は、新たな産業用地の創出を図るため、都市計画マスタープランで位置付けている「産業検討拠点」や「産業軸沿道」をベースにした、新東名高速道路のインターチェンジ周辺や、都市計画道路 国道一号バイパス線等の沿道といった範囲を対象とする「産業系土地利用誘導エリア」に適用します。

説明資料4 ページ上段をご覧ください。本議案に関わる「産業系土地利用誘導エリア」では、エリアの方針として、新たな企業の立地や雇用の拡大など、地域経済の活性化に向けた産業活動を支える拠点づくりを掲げており、エリアの考え方として、広域道路ネットワークの交通利便性を活かした良好な操業環境の整備を図るものです。また、この地区計画を活用して立地を認めるものは、地域の特性を活用した分野の企業立地を推進しています。この「地域の特性を活用した分野」の企業立地については、白い四角で囲んであるように、「地域経済牽引事業の促進による地域の成長発展の基盤強化に関する法律」、通称「地域未来投資促進法」と呼ばれていますが、この法律に基づいて静岡市が策定した「地域基本計画」における産業分野として、食品・ヘルスケア関連分野や、家具などの木工関連地場産業分野など、10の分野に合致する企業に限り立地を認めることとしています。

説明資料4 ページ下段をご覧ください。本議案に係る丸子赤目ヶ谷地区計画について説明します。丸子赤目ヶ谷地区の位置図となります。図の左側に赤枠で示す丸子赤目ヶ谷地区は、駿河区西部の都市計画道路 国道一号バイパス線の沿道に位置しています。国道一号バイパス線は、本市の都市計画マスタープランにおいて「産業軸」に位置付けられており、その沿道にある丸子赤目ヶ谷地区は、都市計画道路 下大谷線などの幹線道路を介して、東名高速道路や、新東名高速道路にアクセスできる交通利便性の高い立地となっています。

説明資料5 ページ上段をご覧ください。議案書は、5 ページとなります。位置図の拡大となりますが、赤枠で示しているのが丸子赤目ヶ谷地区計画の区域です。都市計画道路国道一号バイパス線の沿道には、黄色に着色された第一種住居地域の市街化区域となりますが、丸子赤目ヶ谷地区計画の区域及びその周辺は、着色されていない市街化調整区域となっています。(約6.2ha) なお、区域の一部は、市街化区域で、第一種住居地域となっております。

説明資料5 ページ下段をご覧ください。議案書は、6 ページです。丸子赤目ヶ谷地区計画の計画図です。地区計画区域内には、敷地Aから敷地Dまでの産業用地と、区画道路、調整池、緑地があり、A地区とB地区に地区分けを行っています。A地区については、敷地Aが都市計画道路 国道一号バイパス線に面し、市街化区域の第一種住居地域と市街化調整区域にまたがっていることから、B地区との地区分けを行うことで各地区の特性に応じたルールを定めることとしています。

説明資料6 ページ上段をご覧ください。議案書は、3 ページです。本議案の「理由」を読み上げます、理由、都市計画道路3・1・1号国道一号バイパス線の沿道に位置し、交通利便性の高い本地区において、岩石採取事業跡地の無秩序な開発を抑制し、立地条件を活かした産業団地の計画的な整備を誘導するとともに、周辺の環境に配慮した良好な産業環境の形成及び維持を図るため、丸子赤目ヶ谷地区計画を本案のとおり決定します。

説明資料6 ページ下段をご覧ください。議案書は、4 ページです。決定理由については、黄色で着色した部分を中心に抜粋して読み上げます。決定理由、本地区は、国道一号バイパス線の沿道に位置し、交通利便性の高い地区である。静岡都市計画都市

計画区域の整備、開発及び保全の方針では、適正な工業系及び流通・業務系施設の立地を進めるため、市街化調整区域の地区計画制度等の活用により、周辺環境に配慮した計画的な土地利用の誘導を図ることとしている。また、静岡市都市計画マスタープランでは、国道一号バイパス線等の産業軸を「産業検討地」と位置付けており、周辺環境に応じた工業、物流機能等の産業の導入に向けた検討を進め、市街化調整区域において新たな産業の導入を進める際は、地区計画の適用を検討することとしている。本地区では、立地条件を活かした産業団地の計画的な整備を誘導するとともに、周辺環境に配慮した良好な産業環境の形成及び維持を図るため、丸子赤目ヶ谷地区計画を本案のとおり決定します。

説明資料7ページ上段をご覧ください。議案書は、1ページです。地区計画の計画書です。地区計画の名称は、丸子赤目ヶ谷地区計画、位置は、駿河区丸子字赤目ヶ谷地内で、面積は、約6.2haです。地区計画の目標は、黄色で着色した部分のみ読み上げます。地区計画の目標、本地区計画は、岩石採取事業跡地の無秩序な開発を抑制し、立地条件を活かした産業団地の計画的な整備を誘導するとともに、建築物等に対して適正な規制及び誘導を行い、周辺の環境に配慮した良好な産業環境の形成及び維持を図ることを目的としています。

説明資料7ページ下段をご覧ください。議案書は、1ページです。「土地利用の方針」は、地域未来投資促進法に規定する、地域経済牽引事業として静岡市が定めた分野の企業立地を推進し、工場、事務所、物流倉庫その他これらに関連する施設の立地を図ることを各地区共通の方針とし、A地区は、隣接する都市計画道路国道一号バイパス線の沿道における市街地環境との調和した規模の産業用地の形成を、B地区は、周辺の自然環境との調和に配慮した産業用地の形成を目指すこととしています。次に、「地区施設の整備の方針」では、緑地、道路及び調整池を整備することとしています。

説明資料8ページ上段をご覧ください。議案書は、1ページです。「建築物等の整備の方針」ですが、周辺環境と調和した良好な産業環境を創出するため、建築物の用途など、記載されている制限を定めます。次に、「その他当該地区の整備、開発及び保全に関する方針」では、事業活動にともなう生じる大気汚染等を未然に防止し、周辺環境の保全に努めます。地区整備計画の、「地区施設の配置及び規模」では、緑地、道路及び調整池の規模を明示しています。

説明資料8ページ下段をご覧ください。議案書は、2ページです。地区整備計画の「建築物等に関する事項」になりますが、建築物に対する具体的な制限の内容となるため、先ほどの計画図にて説明したA地区とB地区の地区区分を定めます。地区面積は、A地区 約0.4ha、B地区 約5.8haです。建築物等の用途の制限は、各地区共通で、地域未来投資促進法に基づき、静岡市が定めた分野に係る地域経済牽引事業計画の承認を受けた、又は承認を受けることが見込まれるものを前提条件とし、工場、倉庫、事務所といった表に掲げる用途のみ建築することができるものとしています。なお、A地区は、都市計画道路国道一号バイパス線の沿道という立地条件を考慮し、店舗・飲食店の用途も認めることとしています。

説明資料9ページ上段をご覧ください。議案書は、2ページです。建築物の容積率の最高限度及び建蔽率の最高限度については、A地区、B地区共通で、容積率は200%、建蔽率は60%です。建築物の敷地面積の最低限度は両地区共通で3,000㎡としています。この3,000㎡という数値は、近年、製造工場や物流倉庫の大型化により大規模な産業用地のニーズが高まっていることを踏まえ、各敷地の細分化を防ぐ目的があります。壁面の位置の制限については、都市計画道路国道一号バイパス線に面するA地区

は、道路境界線から2m、隣地境界線から1mとし、より大規模な敷地が計画されているB地区は、道路境界線から2m、隣地境界線から5mです。

説明資料9ページ下段をご覧ください。議案書は、2ページです。建築物等の高さの最高限度は、市街化区域の用途地域に応じて高さのルールを定めている高度地区の数値を参考に、A地区は周辺の第一種住居地域と同じ19m、B地区は工業地域並みの31mです。建築物等の形態又は色彩その他意匠の制限について、A地区は、都市計画道路国道一号バイパス線の沿道であるため、静岡市景観計画における「沿道系市街地ゾーン」の基準を遵守すること、B地区は、工業地域を意識した「工業系市街地ゾーン」の基準を遵守することとした上で、両地区の共通項目は、高い彩度を避けるなど周辺環境との調和に配慮するとしています。屋外広告物の制限では、案内広告及び一般広告や、建築物の屋上広告、法面及び地区施設内への野立広告は設置してはならないとし、色彩は、周辺環境に配慮し、電飾設備は点滅しないものとしています。

説明資料10ページ上段をご覧ください。議案書は、2ページです。建築物の緑化率の最低限度は、15%で、垣又はさくの構造の制限については、周辺環境との調和に配慮するものとしています。以上が、丸子赤目ヶ谷地区計画の内容についての説明です。

説明資料10ページ下段をご覧ください。都市計画の手続について、ご報告いたします。令和5年9月8日から22日までの2週間、都市計画原案の縦覧及び意見書の受付を行いました。縦覧者及び意見書提出はありませんでした。その後、関係機関協議を経て、令和5年12月12日から26日までの2週間、都市計画の案の縦覧、及び意見書の受付を行いました。こちらも縦覧者は無く、意見書の提出もありませんでした。

今後の予定ですが、本日の都市計画審議会の議を経たのちに、静岡県との協議を行い、その後、3月には都市計画法第20条第1項の規定に基づき、都市計画決定の告示を予定しております。なお、地区計画の決定に関する関係機関との協議において、静岡県との事前協議を実施したところ、本議案についての意見が付されましたので、意見内容及び意見に対する本市の考えについてご報告します。

説明資料11ページ上段をご覧ください。静岡県から出た意見内容ですが、当該地区計画の区域は、市街化区域に隣接しているため、将来、当該区域を市街化区域に編入することの妥当性についても検討を行うことで、意見に対する本市の考え方は、当該地区計画の区域は、現在、林地開発許可を受けた岩石採取事業の区域内において、部分的に完了した区域を「第1期開発エリア」として先行開発を行うものであるため、将来、林地開発許可の事業区域全体が完了し、第2期開発エリアにおける開発が見込まれることとなった時点において、市街化区域に編入したいと考えています。なお、今回静岡県から出された意見は、本議案に係る丸子赤目ヶ谷地区計画の決定に対する反対意見ではなく、将来的な市街化区域への編入を確実に進めて欲しいという意図であり、本市の考えについても理解を得ております。

説明資料11ページ下段には、本議案の地区計画の区域となっている「第1期開発エリア」と、今後予定されている「第2期開発エリア」の位置関係を示した図を掲載していますので、参考までにご覧ください。第4号議案についての説明は以上となります。

#### 〔第4号議案の質疑応答〕



<小泉 祐一郎会長>

ご説明ありがとうございました。ただいまのご説明について、質問、ご意見等ありましたらお願いします。

<柳野 和也委員代理（意見）>

静岡国道事務所長の柳野でございます。国道一号バイパスの交通利便性を活用しつつ、採石場を有効活用して産業活性化に寄与していくという計画ということで、計画としては非常に素晴らしい計画と拝聴しておりました。少し細かい点ですが、国道一号が、この採石場に直接タッチしているわけではなく、赤目ヶ谷中交差点から入っていくように思うが、特に静岡方面側からいくと、かなり鋭角に入り込むようになりますが、産業集積地になると、大型車が左折することになると思われますので、国道一号の交通状況に影響があることに少し懸念している。その辺り、うまく交通誘導できる方法が色々と考えられると思うので、今後の運用にあたっては、アクセスの仕方など、国道事務所も含めて協議していきたいと考えております。また地域からもそのような意見をもらっておりますので引き続きよろしくお願ひしたいと思ひます。

<松南都市計画課長>

内容に関しては、国道事務所さんともすでに協議を進めております。国道からの流入部については、直接、開発区域外ではあるので、何とも申し上げにくいところもあります。産業的な土地利用という形で示すことから、そこについては、今一度検討していきたいと思っておりますが、今現在は、市道丸子赤目ヶ谷13号線を介して、信号のある交差点から国道一号にアクセスすることになるので、周辺交通への目立った影響は無いのかなという風に考えております。詳細については改めて検討して、開発事業者には進言を考えています。

<小泉 祐一郎会長（意見）>

地区計画では、このようであるが、開発許可では、承認の際にアクセス箇所を改良することもあるから、開発の段階では、地区計画の区域外であっても直近の交差点などについては、開発事業者によく指導をお願いしたいです。

<片山 幸久委員>

片山でございます。図面で調整池がありますが、この調整池というのは、この林地開発に伴う調整池という考え方でよろしいのかという確認と、これが、今後開発されていくが、各開発によって、調整池が確保されるものなのでしょうか。要は、この調整池というのはどのように担保されていくか、たとえば、この地区の中で、この調整池が別の用途になる可能性があるのか？確認したいと思ひます。

<松南都市計画課長>

説明のとおり、今回、林地開発を受けたなかで、第1期となっていて、調整池については、今後開発を予定している第2期の部分も想定して施工すると、そういう状況になっております。

<片山 幸久委員>

そうすると、将来的にもずっと、調整池としては機能していくということですか。

<松南都市計画課長>

はい。そのとおりです。この開発をやる以上、調整池を確保してまいりたいと考えております。

<片山 幸久委員>

そういう中で、今後、各開発をしていく中でも調整池を確保していくのでしょうか。

<松南都市計画課長>

あくまで、この調整池というのは、今回の第1・2期の開発に対して確保したものです。そのため、これ以外の開発が起きれば、新たな調整池という形になるが、今回の調整池は、第1・2期のエリアに対して必要な調整池となっています。

<松下 友幸委員>

静岡商工会議所の松下でございます。ざっくりとした質問になりますが、商工会議所でも企業立地をして雇用促進する研究をしたり、静岡市へも要望したりとしてきたが、そういったところで今回の件は非常に良いものと考えております。今朝の新聞でも、未利用地の活用に向けた法人を作るという記事がありました。ぜひ、どんどん進めていただきたいと思いますと考えます。その中で、いつも企業立地を進めるときに、まとまった土地がないことがネックになるわけですが、今回のような市街化調整区域における地区計画というのは今後も増えていくのでしょうか。

<松南都市計画課長>

静岡市としましては、企業立地を非常に推進しておりまして、また今年度、新市長になったこともあって企業立地プロジェクトチームも立ち上がって、都市局もその一員となっております。そして今回の議案がまさに、プロジェクトチームとしての第一号議案ということになっております。そうした中で、静岡市は、企業の皆さんからまとまった土地がなかなか市街化区域にないということで、静岡市外で立地されることが多かったという現状がございます。そうした反省を踏まえて、今後、市街化調整区域においても、企業立地を推進していくということで、おそらく、今後もこのような案件が増えていくのではないかと思う。しかしながら、大変恐縮ですが、都市局としては、開発は容認するが、市街化調整区域であることはしっかりと踏まえて、開発を誘導していきたいと考えております。

<小泉 祐一郎委員（意見）>

調整区域における地区計画というのは、特に例外で認められておりまして、今回のような形でできるのですが、結局、静岡市を含めて、なぜ、供給できる土地が無いかというと、実は、法的な規制の問題ではなく、誰が開発するか、その主体が無くなっているという問題があります。つまり、規制緩和する場合にネックとなるのは、結局誰が安全な形で開発するのか、そうした事業主体そのものが無いということです。そうしたところ踏まえて、ぜひ、整備主体となる民間事業者の方にも力を入れて欲しいと思います。

<小泉 祐一郎委員>

建ぺい・容積は、市街化調整区域と同様（容積率 200%、建蔽率 60%）のものという考え方でよろしいでしょうか。

＜松南都市計画課長＞  
そのとおりでございます。

＜小泉 祐一郎会長＞  
他に質問等ございますか。  
よろしいですかね。それでは、採決を行いたいと思います。賛成の方は挙手をお願いいたします。

（ 挙 手 ）

全員賛成ということでございますので、よって第4号議案につきましては、原案のとおり決定いたしました。

審議案件は以上でございます。引き続き、意見聴取案件「静岡市立地適正化計画の改定」について、事務局より説明をお願いします。

#### 〔意見聴取案件〕

＜鈴木 主幹兼土地利用計画係長＞

引き続き、意見聴取案件の説明をさせていただきます。都市計画課の鈴木です。案件は、「静岡市立地適正化計画の改定」についてです。本案件は、前回、11月の都市計画審議会におきまして、情報提供として一度ご説明させていただいておりますが、今回、素案としてまとまりましたので、都市再生特別措置法において、立地適正化計画を策定する際には、都市計画審議会に意見聴取することと規定されているため、本日、改めて説明させていただきます。

お手元にお配りしました、立地適正化計画概要版を使って説明します。1ページ・2ページをご覧ください。立地適正化計画が創設された経緯といたしまして、全国各都市のまちづくりにおきまして、急激な人口減少、高齢化を背景に、子育て世代や高齢者にとって安心できる快適な生活環境や、持続可能な都市経営を可能とすることが課題となってきたことから、平成26年8月に都市再生特別措置法が改正され、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを目指していくために、この立地適正化計画制度が創設されました。本市においても、2ページ上段に示しているとおり、今後の人口動態として、20年後には人口が60万人ほどになり、約3人に1人が高齢者になるということが予測されております。このような中、平成29年3月に静岡市でも静岡市立地適正化計画を策定しました。下段に記載しておりますが、まちなかの活気や賑わいが無くなったり、公共交通の利便性が低下することにより、便利な生活がしにくくなったりといった、地域経済や安全安心な生活への懸念が生じますが、これらの課題を解決するため、コンパクトで暮らしやすいまちづくりを推進することが必要であると考えております。例えば、都市拠点や地域拠点などに、様々な都市機能を誘導し、賑わいを創出や、公共交通沿線に居住を誘導し、便利で暮らしやすい環境づくりなどが考えられます。

3ページ・4ページをご覧ください。3ページに記載のある都市構造図は、本市の都市計画マスタープランに示している、集約連携型都市構造を表しております。拠点

の考え方として、赤色の丸で示しております、静岡駅周辺、清水駅周辺、東静岡駅周辺を都市拠点、オレンジ色の丸で示している、安倍川駅周辺、駿河区役所周辺、草薙駅周辺を地域拠点として、賑わいある拠点づくりを進めるところとしています。ゾーンの考え方として、ピンク色で示している公共交通軸沿線を利用性の高い市街地ゾーンとし、住む人が便利に暮らせる地域をつくるゾーンとして作ることにしております。黄色で示している郊外部を、ゆとりある市街地ゾーンとして表現しております。

4ページをご覧ください。3ページに記載の集約連携型都市構造、コンパクトなまちづくりの実現に向けて都市機能や居住の適正な誘導を図るために、平成29年に静岡市でも立地適正化計画を策定しました。下段の青色で着色している箇所ですが、立地適正化計画にて定める内容として、立地の適正化に関する基本的な方針をはじめ、集約化拠点形成区域やその区域に誘導する施設、また、利用性の高い市街地形成区域や防災指針などがございます。

次に、5・6ページをご覧ください。本市の立地適正化計画において、市街化区域の中で、3つの区域を設定しております。6ページのイメージにあります、赤色とオレンジ色で示している箇所が、都市計画マスタープランで示す、都市拠点と地域拠点で集約化拠点形成区域として設定しています。この集約化拠点形成区域では、静岡市独自の表現で、都市再生特別措置法に規定する都市機能誘導区域のことを指します。医療・福祉・子育てなどの都市機能を誘導して、多くの人々が利用しやすくなるようそれぞれのサービスの充実を図る区域としています。ピンク色の箇所が、都市計画マスタープランで示す、利用性の高い市街地ゾーンで、利用性の高い市街地形成区域として設定しています。この表現も静岡市独自の表現で、都市再生特別措置法に規定する居住誘導区域を指します。定住人口を確保し、住む人が便利に暮らせるよう、生活に必要なサービスの維持を図る区域としています。黄色で示している箇所が、静岡市マスタープランで示す、ゆとりある市街地ゾーンで、ゆとりある市街地形成区域として設定しています。こちらの区域は、都市再生特別措置法では規定がなく、静岡市独自で設定している区域となります。空き地・空き家などを有効に活用するなどして地域の良好な環境を守りながら、ゆとりある生活を楽しむ区域としています。

次の7ページから10ページについては、集約化拠点形成区域を示しております。各区域の詳細な説明は割愛させていただきますが、集約化拠点形成区域と各区域の方向性や誘導施設を設定しています。

次に、11ページ・12ページをご覧ください。11ページは、これまで説明させていただいた、集約化拠点形成区域、利用性の高い市街地形成区域、ゆとりある市街地形成区域を示したものです。12ページは、利用性の高い市街地形成区域、そして、ゆとりある市街地形成区域における、本市の重点的な取り組み内容を示しています。それぞれ、様々な関連計画と連携しまして、区域の特性に合わせた立地の誘導を図っていきたくて考えております。

続きまして、13ページ・14ページをご覧ください。今回の、計画改定のポイントである、防災指針の説明でございます。防災指針は令和2年6月の都市再生特別措置法の改正により、都市機能や居住の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針で、安全なまちづくりに必要な対策を計画的かつ着実に講じていくため、立地適正化計画に定めるものとされました。今回の、計画改定で、新たに防災指針というものを追加していくこととなりました。この防災指針は、既に公表されております、防災部局等で公表しているハザードマップや災害リスクへの対策を位置付けている、各種の関連計画を確認しまして、それぞれのハザードのレイヤー

を重ねるなどして検討することで、災害に強い空間づくりと、災害時の避難や応急活動を支える空間づくりを目的とした防災まちづくりの基本的な考え方や対策の方向性を示す役割をもつこととなっております。13ページの上から2つ目の青丸についてですが、本市の防災指針は、想定される被害の甚大さ、都市への影響等を踏まえ、津波、洪水、内水、高潮、土砂災害に対して、防災・減災の取組方針等を定めることとしています。次に、基本方針についてですが、13ページ中段に記載のある2つの基本方針を定めています。1つ目は、災害リスクに対する、市民・地域・事業者等の適切な行動や取組が、安全に繋がる環境づくりを推進することで、これは、市民や地域、事業者等の災害に対する平時からの準備を促し、避難をはじめ、災害時の適切な行動を支えるため、安全に繋がる環境づくりを推進します。2つ目ですが、安心・安全な暮らしと活気、賑わいが両立し、持続可能なまちづくりを推進するというもので、これは、立地適正化計画が目指す持続可能なまちづくりのため、安全・安心な暮らしと、活気・賑わいのどちらも損なうことなく、両立したまちづくりを推進していこうというものでございます。続きまして、災害リスクへの対応方針について説明します。対応方針の設定にあたりまして、集約化拠点形成区域と利便性の高い市街地形成区域、各区域における対応方針を検討してまいりました。集約化拠点形成区域については、災害リスクのある区域も存在しますが、都市機能の誘導と併せて、災害対策を講じることで、災害が発生した場合でも、集約化拠点としての機能を損なわないように、災害リスクの回避、低減策を講じることを前提に、集約化拠点形成区域は基本的に維持し、区域の変更をしないこととしています。続きまして、利便性の高い市街地形成区域においても、災害リスクのある区域も存在しますが、将来的に災害リスクの低減が見込まれる区域は、利便性の高い市街地形成区域として維持することとします。ただし、命を守る対策の有無、家屋への被害を軽減するための対策の実効性の見込みが無いか有るかなどのリスク分析を行った結果、軽減策が見込まれないと判断された場合は、利便性の高い市街地形成区域に含まないこととしました。まとめると、13ページ中段に記載の、災害リスクへの対応方針ですが、対策による将来的な災害リスクの低減を見込み、災害リスクのあるエリアも、原則、集約化拠点形成区域及び利便性の高い市街地形成区域に含めることといたしました。ただし、現状、災害リスクから家屋への被害を軽減する対策の実効性が見込めない、洪水による家屋倒壊等氾濫想定区域の河岸浸食が想定される区域と土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域は、利便性の高い市街地形成区域、居住誘導区域に含めないことといたします。

14ページですが、ハザードごとの主要な課題に対応した取組み及び実施プログラムを示しており、全市的な防災まちづくりに関わる取組みを記載しています。防災指針において、重点エリアを設定しております。垂直避難で対応が難しくなる洪水の浸水深3メートル以上の場所や、家屋への被害が生じる可能性がある家屋倒壊等氾濫想定区域の氾濫流や津波の浸水深2メートル以上などを重点エリアと位置づけ、災害リスクに応じた土地の使い方や建物の建て方の検討等に、都市局としても取り組んでいきます。

15ページをご覧ください。上段、緑色の表は、立地適正化計画の成果指標を示しています。指標の達成状況は、概ね5年ごとに評価するものとなっております。1つ目の集約化拠点形成区域としての視点について、誘導施設の充足率を評価指標としています。充足率というのは、集約化拠点形成区域の各地域において、地区ごとに設定している誘導施設の立地状況を見ており、2022年度時点で、静岡駅から順に、85%、64%、40%、25%、83%、100%という状況でございます。清水駅周辺においては増加して

おり、他地区においても現状維持できているということで、概ね順調と考えております。2つ目の利便性の高い市街地形成区域の視点は、人口密度を指標としています。2022年度時点で、72.1人/haですが、計画策定時から減少していますが、推計の2022年時と大きな乖離はなく、こちらも概ね順調であると考えております。3つ目は、防災指針の位置づけに伴い、新たな指標を設定しました。市民、地域等の適切な行動が安全に繋がる環境づくりを視点として、津波避難ビル棟数を評価指標としております。津波について、避難の時間が限られることから、優先的に安全の積み上げが必要な津波対策として、津波避難ビルを増やすことを指標として設けました。なお、最後になりますが、これまでの立地適正化計画変更の検討経過をここで共有します。静岡市として、都市計画や都市防災、商業、医療、福祉など、有識者で組織する、附属機関となる静岡市立地適正化計画変更アドバイザー会議を設置し、各種専門分野に属する委員の皆様からご意見をいただき、改定計画を策定してまいりました。併せて、副市長、静岡市の全局長級職員で組織する庁内会議、静岡市コンパクトなまちづくり検討会議を開催し、計画について検討して改定案としてまとめてきております。なお、現在、市民参画手続きとして、2月2日までパブリックコメントを実施しているところがございます。今後、集約が終わったところで、必要に応じて、改定計画へ反映を検討し、最終的に静岡市コンパクトなまちづくり検討会議に諮り、3月中には、立地適正化計画の改定を公表予定です。説明は以上です。ご意見のほどよろしくお願い致します。

<小泉 祐一郎会長>

ご説明ありがとうございました。

ただいまのご説明について、質問、ご意見等ありましたらお願いします。

<小泉 祐一郎会長（意見）>

私としては、今回、指標に津波避難ビルを加えていただいたこと非常に良いことと思います。津波の問題があるといっても、例えば、先ほどの清水魚市場でもそうですが、適正に垂直避難できる箇所を増やしていき、防災の対策を講じていくことで、利用を図っていくということができれば一番よいかと考えます。

その他、よろしいでしょうか？

それでは、以上をもちまして、本日の全議題の審議・意見聴取が終了しましたので、事務局へお返しします。

<事務局>

小泉会長をはじめ、委員の皆様、長時間にわたりご審議ありがとうございました。

[閉会]

<杉山都市局次長兼都市計画部長>

(挨拶)

<事務局>

以上を持ちまして、第57回静岡市都市計画審議会を終了します。次回は、来年度6月頃の開催を予定しております。よろしくお願いいたします。本日はありがとうございました。

【 終 了 】